

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾
z dnia2012 r.

w sprawie wysokości wpłaty lotniczej

Na podstawie art. 26d ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wysokość wpłaty lotniczej z tytułu kosztów realizowania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zadań państwowej władzy nadzorującej związanych z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, o której mowa w art. 26d ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r.- Prawo lotnicze, zwanej dalej „wpłatą lotniczą”.

§ 2. Wysokość wpłaty lotniczej na rok 2013, ustalonej zgodnie z art. 26 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r.- Prawo lotnicze, wynosi 11 469 677 zł.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2013 r.

**MINISTER TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I
GOSPODARKI MORSKIEJ**

W porozumieniu:

MINISTER FINANSÓW

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340, z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015, Nr 171, poz. 1016 i Nr 240, poz. 1429.

UZASADNIENIE:

Przedmiotowa regulacja stanowi wykonanie przepisu art. 26d ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).

Niniejsze rozporządzenie stanowi kontynuację rozporządzeń wydawanych – do roku 2011 - corocznie na podstawie art. 129a ust. 2 ustawy - Prawo lotnicze. Zmiana podstawy prawnej dla wydania rozporządzenia, jak również ograniczenie zakresu uregulowań zawartych w rozporządzeniu względem rozporządzeń dotyczących wpłat uiszczanych do roku 2011 włącznie, związana jest z nowelizacją ustawy - Prawo lotnicze wprowadzoną ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw. Zgodnie z art. 26d ust. 7 znowelizowanej ustawy - Prawo lotnicze minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych określa, w drodze rozporządzenia, wysokość wpłaty lotniczej, o której mowa w ust. 1 tego artykułu, uwzględniając w szczególności nakład pracy i koszty realizacji zadań przez Prezesa Urzędu przy wykonywaniu nadzoru nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej. Dotychczasowe rozporządzenia wydawane na podstawie art. 129a ust. 2 ustawy oprócz wysokości wpłaty określały także sposób ustalania tej wpłaty oraz warunki i terminy jej uiszczania. Aktualnie sposób ustalania wpłaty oraz warunki i terminy jej uiszczania określone są w treści samej ustawy - Prawo lotnicze (art. 26d ust. 1-6), natomiast jedyną kwestią określaną w treści rozporządzenia jest wysokość wpłaty.

Konieczność wydania niniejszego rozporządzenia wynika ze stosowania przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej oraz rozporządzenia nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Przytoczone powyżej przepisy unijne stanowią, iż opłaty nawigacyjne – których elementem są koszty Urzędu Lotnictwa Cywilnego związane ze sprawowaniem nadzoru nad służbami żeglugi powietrznej – ustalone są na okres roku kalendarzowego. Tym samym dla każdego roku wydawane jest rozporządzenie określające wysokość wpłaty na dany rok.

Zgodnie z wymienionymi powyżej unijnymi aktami prawnymi, opłaty nawigacyjne muszą być ustalone w oparciu o koszty ponoszone w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, na które to koszty składają się koszty ponoszone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz przez krajową władzę nadzorującą. Koszty ponoszone przez władze krajowe mogą zostać włączone do podstawy kosztowej opłat pobieranych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej pod warunkiem, że są one ponoszone przez te władze w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej. Oznacza to, że mogą być wliczane do podstawy kosztowej opłat nawigacyjnych, tylko i wyłącznie te koszty, które są ponoszone przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, którego Prezes pełni funkcję państwowej władzy nadzorującej, w związku z realizacją funkcji związanych z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, a więc funkcji nadzorczych w rozumieniu przepisów dotyczących tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej oraz bieżącego nadzoru nad realizacją zadań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

Określona w przepisach niniejszego rozporządzenia kwota wpłaty lotniczej uiszczanej przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, która w podstawach kosztowych

opłat nawigacyjnych na rok 2013 uwzględnia koszty ponoszone przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Polską Agencję Żeglugi Powietrznej), w roku 2013 wyniesie 11.469.677 PLN. Na tę kwotę składają się wydatki Urzędu związane ze służbami żeglugi powietrznej planowane na 2013 r., stanowiące tzw. koszty ustalone określone w treści krajowego planu skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej na lata 2012-2014¹, w wysokości 11.343.941 PLN oraz saldo roku 2011, powiększające kwotę wpłaty lotniczej na rok 2013 (w związku z niepełnym pokryciem wydatków Urzędu poniesionych w roku 2011), w wysokości 125.736 PLN.

Kwota ta została skalkulowana zgodnie z przepisami rozporządzenia 1794/2006/WE i odzwierciedla koszty ponoszone przez Urząd w związku ze sprawowaniem nadzoru nad służbami żeglugi powietrznej, w tym różnicę pomiędzy rzeczywiście poniesionymi a planowanymi wydatkami roku 2011 (saldo wynikające z niepełnego pokrycia kosztów w roku 2011, o którym mowa w pkt 2.2 załącznika IV oraz V do rozporządzenia 1794/2006/WE w brzmieniu nadanym rozporządzeniem 1191/2010).

Kalkulacja planowanych na 2013 rok kosztów związanych z żeglugą powietrzną (kosztów ustalonych) oparta jest o zaangażowanie pracowników ULC w zadania związane ze służbami żeglugi powietrznej, z uwzględnieniem planowanego kształtowania się w roku 2013 czynników zewnętrznych wpływających na ilość pracy pracowników ULC w obszarze służb żeglugi powietrznej (do czynników tych należą m.in. liczba instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, liczba organów zapewniających te służby, liczba licencjonowanego przez Prezesa Urzędu personelu kontroli ruchu lotniczego, liczba ośrodków szkolenia personelu służb ruchu lotniczego) oraz o planowany budżet ULC na rok 2013 określony w projekcie ustawy budżetowej na ten rok. Określone koszty Urzędu na rok 2013 odpowiadają kwocie kosztów ustalonych Urzędu, określonej w pierwotnej wersji planu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej na lata 2012-2014. Obejmują one koszty związane ze służbami trasowymi i terminalowymi.

Kalkulacja salda roku 2011 została sporządzona w sposób analogiczny, jak w latach poprzednich (rozporządzenia dotyczące wpłaty na rachunek Urzędu wydawane na podstawie art. 129a ust. 2 ustawy - Prawo lotnicze) w oparciu o budżet Urzędu oraz klucz zatrudnienia. Ze względu na większą niż planowana ilość zadań Urzędu w roku 2011, wynikającą m.in. z zaangażowania w prace nad przygotowaniem Krajowego Planu Skuteczności Działania, zatwierdzonego przez Ministra Infrastruktury w dniu 29.06.2011 r., faktycznie poniesione w roku 2011 wydatki ULC związane ze służbami żeglugi powietrznej były nieznacznie wyższe niż planowane, co skutkuje ujemnym saldem powiększającym wpłatę lotniczą na rok 2013.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem UE.

¹ Plan opracowany na podstawie przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiającego system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej, przyjęty przez Ministra Infrastruktury i przekazany do Komisji Europejskiej w dniu 30 czerwca 2011 r.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

Organizacje o charakterze lobbingsowym wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową (bip.mswia.gov.pl) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowe rozporządzenie:

- 1) Urząd Lotnictwa Cywilnego;
- 2) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 3) użytkownicy statków powietrznych wykonujący loty w polskiej przestrzeni powietrznej.

Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. IATA Polska, Warszawa;
2. BARIP Poland;
3. Krajowa Rada Lotnictwa;
4. Polskie Linie Lotnicze "LOT" S.A.;
5. OLT Express Regional sp. z o.o.
6. Air Poland sp. z o.o.
7. Sprintair S. A.;
8. Sprintair Cargo sp. z o.o.;
9. EuroLOT S. A.;
10. SPZOZ Lotnicze Pogotowie Ratunkowe;
11. General Aviation Services sp. z o.o.;
12. Sky Taxi sp. z o.o.;
13. Exin sp. z o.o.;
14. Blue Jet sp. z o.o.;
15. AD Astra Executive Charter sp. z o.o.;
16. IBEX – U.L. sp. z o.o.;

17. FLYJET sp. z o.o.;
18. Enter Air sp. z o.o.;
19. Small Planet Airlines sp. z o.o.;
20. Heli Invest sp. z o.o.;
21. OLT Express Poland sp. z o.o.;
22. Travel Service Poland sp. z o.o.
23. Bingo Airways sp. z o.o.
24. HELICOPTER.PL S.A.
25. Silvair sp. z o.o.
26. AOPA Poland;
27. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”;
28. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
29. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej PIB;
30. IBCOL Polska sp. z o.o.;
31. LAF RP;
32. Związek Regionalnych Portów Lotniczych;
33. Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego;
34. Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego;
35. Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie;
36. Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych;
37. Związek Zawodowy Pracowników Technicznych Ruchu Lotniczego;
38. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
39. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
40. Forum Związków Zawodowych;
41. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
42. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan;
43. Business Center Club - Związek Pracodawców;
44. Związek Rzemiosła Polskiego.

Projekt zostanie także umieszczony na stronie BIP Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego – wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie będzie skutkowało istotnymi zmianami w zakresie dochodów budżetu państwa w roku 2012 względem lat wcześniejszych. Kwota wpłaty lotniczej w roku 2012 wynosi 10.836.111 PLN. W roku 2013 wyniesie ona 11.469.677 PLN, nie przekroczy jednak poziomu wpłaty z roku 2008 (11.493.240 PLN). Rozporządzenie nie wpłynie na budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Wpływ na rynek pracy – przepisy rozporządzenia nie wpłyną na rynek pracy.

Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw – projektowana regulacja, ze względu na kwotę wpłaty zbliżoną wysokością do lat poprzednich, co do zasady nie wpłynie na przedsiębiorstwa transportu lotniczego (przewoźników lotniczych) oraz innych użytkowników statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności mając na uwadze rosnący ruch lotniczy, którego skutkiem jest wyższy mianownik działania służącego ustaleniu wysokości stawki opłaty nawigacyjnej (gdzie licznikiem jest kwota kosztów), skutkujący utrzymaniem stawki opłaty na zbliżonym poziomie.

Wpływ na sytuację i rozwój regionalny – ze względu na kwotę wpłaty zbliżoną wysokością do lat poprzednich projektowana zmiana przepisów nie wpłynie na konkurencyjność regionów w Polsce.